

Jedna z pierwszych decyzji premiera Tuska dotyczyła rezygnacji z zakupu samolotów dla VIP-ów

11 kwietnia 2010

Katastrofa samolotu, w którym zginęło 97 osób, w tym Prezydent Lech Kaczyński, miała miejsce o 8:56 rano czasu polskiego. Jak wskazują wstępne ustalenia, w wyniku niekorzystnych warunków atmosferycznych, samolot podchodził do lądowania po raz kolejny i lecąc zbyt nisko zahaczył o wierzchołek drzewa, rozbijając się ok. 1,5-km od pasa lotniska Smoleńsk-Sawierny. Jak twierdzi rosyjska stacja telewizyjna Wiesti-24, samolot prezydencki miał podchodzić do lądowania cztery razy, podczas gdy inne źródła mówią tylko o dwóch próbach.

Lotnisko Smoleńsk-Sewierny jest dawną bazą wojskową, która w październiku 2009 roku została przystosowana do obsługi ruchu cywilnego. W uwagi na przeszłość wojskową lotniska i zaniedbania, nie jest ono przystosowane w wystarczającym stopniu do obsługi lotów samolotów cywilnych i nie posiada odpowiednich precyzyjnych systemów nawigacyjnych, w tym systemu naprowadzania ILS.

Jak twierdzi serwis internetowy gazeta.ru, kontrola ruchu lotniczego zasugerowała załodze samolotu prezydenckiego lądowanie na lotniskach zastępczych, w Mińsku lub w Moskwie. Z uwagi jednak na presję związaną z przybyciem na czas na mające się odbyć uroczystości katyńskie, załoga samolotu podjęła decyzję o lądowaniu, pomimo występowania niesprzyjających warunków atmosferycznych. Stres i presja zewnętrzna jest powszechną i jedną z podstawowych przyczyn podejmowania przez pilotów fatalnych w skutkach decyzji.

Jak informuje fachowy lotniczy serwis Altair, "Katastrofa prezydenckiego Tu-154M jest drugim wypadkiem polskiego, rządowego statku powietrznego w ciągu ostatnich kilku lat. W grudniu 2003 pod Piasecznem spadł śmigłowiec Mi-8, przewożący premiera Leszka Millera. Nikt wówczas nie zginął. (...) Polska jest jednym z niewielu krajów na świecie, a niemal wyjątkiem w świecie cywilizowanym, w którym dochodzi do wypadków lotniczych z udziałem najwyższych rangą przedstawicieli władz. Ostatni, podobny przypadek miał miejsce w 1994 w Rwandzie, kiedy w wyniku katastrofy lotniczej zginęli prezydenci Rwandy, Juvénal Habyarimana oraz prezydent Burundi, Cyprien Ntaryamira. Przewożący ich Falcon 50 został jednak zestrzelony przez bojówki opozycji."

Samolot Tu-154M (numer burtowy 101, numer seryjny 90A-837) wyprodukowany został w b. ZSSR dnia 29 czerwca 1990. Tzw. resurs samolotu (czyli w praktyce jego trwałość) określona jest na 30 tysięcy godzin lotów lub 25 lat. Maszyna posiadała nalot 5141 godzin. Podczas prawie 20-letniej eksploatacji remontowano maszynę trzykrotnie, po raz ostatni 21 grudnia 2009. Ten ostatni remont wykonały rosyjskie zakłady Aviakor w Samarze, naprawiając trzy silniki, wzbogacając elektronikę i system nawigacyjny oraz polepszając jakość wyposażenia wnętrza kabin.

Samoloty Tu-154 nie należą do grupy najbezpieczniejszych samolotów na świecie. Zgodnie ze statystykami bazy danych wypadków i incydentów lotniczych – Aviation Safety Network, tylko w ciągu ostatnich pięciu lat wydarzyło się pięć wypadków lotniczych tego typu samolotu, zwiększając całkowitą liczbę katastrof do 66. Z uwagi na przestarzały i niebezpieczny sprzęt, rosyjskie linie lotnicze Aeroflot wycofały niedawno z użytku wszystkie samoloty tego typu.

W Polsce od wielu lat trwa dyskusja i polityczne przymiarki do zakupu nowych maszyn. Kilkakrotnie anulowano przetarg w wyniku wykrycia korupcji. Dopiero podczas rządów Jarosława Kaczyńskiego doszło do finalizacji i podjęcia ostatecznej

decyzji wymiany samolotów rządowych. Decyzję tę podjęto pomimo niewybrednej nagonki antyrządowej w mediach i sprzeciwu polityków Platformy Obywatelskiej. Jednak Donald Tusk obejmując urząd premiera podjął decyzję o definitywnej rezygnacji z przetargu na samoloty dla VIP-ów. Tusk oświadczył wtedy, że zakup nowych maszyn jest niepotrzebny i że lepiej byłoby gdyby głowa państwa i rząd latali samolotami wydzierżawionymi, a reszta urzędników państwowych, samolotami rejsowymi. Chcąc pokazać jak bardzo przekonany jest do tej – z grunty niesłusznej – decyzji, premier Tusk skorzystał z samolotu rejsowego lecąc z oficjalną podróżą do Stanów Zjednoczonych. Wywołał tym konsternację amerykańskich służb specjalnych. Koszty jego propagandowej podróży był większy niż koszt przelotu samolotem służbowym.

Otwartym pozostaje pytanie czy nowy sprzęt dla VIP-ów mógłby zapobiec katastrofie. Zakładając dokładnie te same warunki pogodowe i podjęte decyzje pilotów, można stwierdzić, że nowoczesny samolot, o doskonalszej konstrukcji i lepszym wyposażeniu w systemy nawigacyjne, zachowałby się bardziej elastycznie przy podchodzeniu do lądowania i umożliwiłby nawet dokonanie operacji touch-and-go, czyli ponownego wzniesienia się przy próbie nieudanego lądowania. Samoloty Tu-154 nie mogą pozwolić sobie na tego typu manewr.

Opracowanie: Bibuła Information Service

Na podstawie materiałów redakcyjnych

Źródło: [Bibuła](#)